

# 迈向全球城市区域发展的芝加哥战略规划

## Strategic Planning of Chicago Towards a Global City Region

王兰 叶启明 蒋希冀  
Wang Lan, Ye Qiming, Jiang Xiji

**摘要：**芝加哥市与其郊区自治市共同协作，在全球经济中发挥重要作用。本文分析芝加哥自1909—2011年间的10次规划，探讨其规划理念的演变，剖析芝加哥大都市区在迈向全球城市区域过程中的中心区和郊区的功能配置；同时在全球城市发展策略框架下，分析历次规划的相应措施。

**Abstract:** The City of Chicago, cooperating with the municipalities in its suburb, has played a significant role in global economy. The paper analyzes ten plans from 1909 to 2011 in terms of the evolution of planning philosophies as Chicago metropolitan area towards a global city region. The functions allocated in the central city of Chicago and its suburban municipalities are also examined. The paper explores planning strategies in the ten plans within certain strategic framework of global city development.

**关键词：**全球城市区域；战略规划；芝加哥大都市区

**Keywords:** Global City Region; Strategic Planning; Chicago Metropolitan Area

芝加哥为全美在经济实力和人口总数排名第三的城市，其市区及中心城区致力于打造全球城市，并与周边自治市形成共同协作的大都市区，在全球经济中发挥重要作用。芝加哥是美国为数不多的非常重视规划的城市。1909年的芝加哥规划是美国第一个综合规划，在战略层面为城市及其区域奠定了空间发展的框架；此后历次规划为芝加哥提供了针对当时发展的战略思路和策略，从而形成了如今的芝加哥大都市区。

芝加哥一直重视与其郊区共同形成的大都市区的整体发展。多个规划针对大都市区不同发展阶段的问题和挑战，对中心区和郊区提出了不同的功能定位，并以芝加哥中心区为核心，整合资源实现区域良性互动，致力于打造全球城市区域（Global City Region）。以全球城为核心的城市区域是在全球化背景下的新区域发展模式；经济和政治组织以区域为基础形式呈现。区域内包含从全球到地方的各个层级的经济活动和管治关系，空间单元形成相互依赖的层级式关系<sup>[1]</sup>。核心城市与周边腹地通过经济联系和功能互补协同发展<sup>[2]</sup>。在芝加哥迈向全球城市区域的过程中，市区（特别是中心区）的战略发展侧重于发展城市的金融、科技、文化与管理职能，致力于全球城功能的实现；而大都市区内城市化的郊区则在物流、交通与生态保育方面保持优势，并形成区域次中心，承担起郊区生活和服务中心的职能<sup>[3]</sup>。本文分析芝加哥多次重要规划对中心区和郊区的功能定位，并针对全球城市发展的核心策略（形成跨国公司的全球或区域总部、建立全球或区域的金融中心、发展高度发达的生产性服务业）、支撑策略（建设科技创新和文化创意基地、打造国际性的旅游和会展目的地）和基础策略（形成精英人才的汇聚地、建构信息、通信、交通枢纽），探讨规划中的应对<sup>①</sup>。

## 1 芝加哥市及其大都市区规划历程

### 1.1 规划层次和范围

芝加哥大都市区统计区（Metropolitan Statistical Area）总面积为28 120 km<sup>2</sup>，2011年人口约973万<sup>[4]</sup>，其主体位于伊利诺伊州，还包括威斯康星州和印第安纳

作者：王兰（通信作者），同济大学建筑与城市规划学院，副教授。wanglan@tongji.edu.cn

叶启明，同济大学建筑与城市规划学院，硕士研究生

蒋希冀，同济大学建筑与城市规划学院，硕士研究生

① 参考自《未来30年世界城市体系及全球城市发展趋势及上海的地位与作用》课题研究成果。

州的部分。芝加哥大都市区是一个规划概念，包含伊利诺伊州内芝加哥周边城市化的区域。随着城市蔓延，芝加哥大都市区范围在扩大，从2005年《芝加哥大都市区框架性规划》中的6个县、271个自治市，增加到2011年《迈向2040综合区域规划》中的7个县、284个自治市。

芝加哥历次规划涉及三个空间范围：最大空间单元为芝加哥大都市区范围，包含7个县，共14 625 km<sup>2</sup>；其次为芝加哥市域范围，面积606.1 km<sup>2</sup>；最小空间为芝加哥中心区，面积为芝加哥市的2%，即12.1 km<sup>2</sup>（图1）。

### 1.2 芝加哥市及其大都市区重要规划历程

从1909—2011年，芝加哥共有10次重要规划，其中6次主要针对大都市区域，即1909年、1966年、1999年、2003年、2005年和2011年规划；1958年、1973年、1983

年和2003年4次则是针对中心区的规划（表1）。这些规划尽管分属不同层面，名称未必都是战略规划，但均为芝加哥的发展提供了战略引导。

芝加哥历次规划从规划理念上可分为四个阶段。

第一阶段为区域大规划理念阶段。1909年芝加哥规划针对芝加哥市域，但具有区域规划理念；在道路系统、公园绿地系统等方面将区域整体纳入考虑<sup>[6]</sup>，为芝加哥大都市区提供了空间框架。“大规划”理念在这一阶段得到充分贯彻和执行，即希望通过物质环境的提升和大空间尺度的考量，引导城市区域整体发展，激发市民精神<sup>[7]</sup>。这一阶段的战略规划包括1909年、1958年<sup>[8]</sup>和1966年规划<sup>[9]</sup>。

第二阶段为区域再平衡理念阶段。面对战后中心区衰退和郊区化趋势，1973年<sup>[10]</sup>和1983年<sup>[11]</sup>战略规划将城市发展聚焦于中心城区，希望借助对中心城区的重塑，复兴芝加



图1 芝加哥中心区（左：芝加哥大都市区范围；中：芝加哥市与芝加哥中心区；右：芝加哥中心区）  
资料来源：参考文献[5]

表1 芝加哥历次重要规划

编制时间	规划名称	应对挑战	战略目标	规划重点
1909年	芝加哥大规划	工业化	工业中心、交通中心	基础设施、区域交通、公园
1958年	中心区发展规划	战后恢复建设	工业中心、交通中心	公共交通的完善和拓展
1966年	芝加哥综合规划	郊区化	工业中心、交通中心	居住、郊区商业服务
1973年	芝加哥21：中心区委员会规划	强化中心	区域中心	中心区振兴、郊区与中心的联系
1983年	芝加哥中心区规划：规划城市之心	郊区化	区域中心	城市中心区的商业规划
1999年	芝加哥大都市2020：为21世纪芝加哥大都市区准备	全球化	区域中心	经济发展、投资、教育、土地开发与再开发
2003年	芝加哥2003年中心区发展规划：为21世纪中心城市作准备	全球化	复合的城市中心	城市交通与城市滨水空间发展，城市商务文化环境建设
2003年	大都市区规划：芝加哥区域的选择	全球化	全球城市	更可持续，可达性更好，可选择，更健康，更繁荣、更平等的区域
2005年	芝加哥2040框架规划	生活质量	全球城市区域多层面中心	各个城市的定位、交通走廊、生态走廊
2011年	迈向2040综合区域规划	全球经济危机	多层面规划目标和愿景、可持续发展的区域	人力资源、能源使用、经济技术创新

资料来源：作者整理

哥城市经济。

第三阶段为全球城市发展理念阶段。全球化的深化为城市发展提供了新的发展背景和挑战,规划开始提出如何将芝加哥建设成为全球城市,并开始拓展基于数据的定量分析工具。这一阶段的战略规划包含1999年和2003年针对大都市区的战略规划<sup>[12]</sup>,以及2003年中心区战略规划。

第四阶段为全球城市区域发展理念阶段。在经历了以全球城市为战略目标的规划潮流后,基于理性主义的规划技术日臻成熟,芝加哥战略规划逐渐进入协作式规划模型,强调公众参与,并开展可持续发展的探讨。协作式规划、可持续、多样化等理念成为这一时期战略规划思想的关键词。这一阶段包含2005年和2011年规划,其中2005年规划将芝加哥市区定位为全球城,并建构了芝加哥区域内多层面的区域城镇体系;2011年规划关注可持续发展区域,强调了作为全球城市区域的芝加哥需要培育优势产业集群,发挥创意与科技的引领作用。

纵观芝加哥大都市区战略定位,从区域中心到全国中心,再到实现全球影响和可持续的繁荣,显示了有序推进的全球城市区域发展进程。1909年、1966年规划强调了芝加哥作为区域性的生活中心、产业中心和交通枢纽。1999年规划中将芝加哥大都市区定位为全国重要的大都市区,强调了其在生态自然、交通枢纽、教育医药方面的区域中心地位。2003年大都市区规划突出了在就业、居住和商业方面的中心地位,并在同年的中心区规划中明确提出了全球城市区域。2005年规划开始更关注健康和生态,并强调芝加哥大都市区应定位为全国和区域的科技、服务和创新中心,通过跨国公司实现全球影响力。2011年规划提出将芝加哥大都市区定位为可持续和创新的中心。虽然规划编制时代背景不同,战略发展侧重不同,但是对芝加哥大都市区的定位基本可以归纳为:全国性的区域中心,交通枢纽,文化中心,医疗、教育和科技创新等中心。

同时,在迈向全球城市区域的过程中,芝加哥市区及其中心区与郊区之间的职能在演变。在区域性工业化与城市化的双重影响下,1909年规划强调中心区在服务、休闲、文化方面的建设,而郊区主要以产业发展、交通基础设施以及基础性的服务设施建设为主。1966—1973年,振兴传统中心区成为战略发展的核心任务,经济转型逐渐开始,增加了总部经济、健康产业、科技产业、媒体与出版产业、交通指挥等功能,致力于满足复合多元中心区的空间发展需求;郊区除了不断完善服务设施外,还增加了区域性生态保育的功能。1999年随着全球化进程的加速,中心区职能进一步向高端服务产业发展,开始注重金融、文化和旅游等与全球城发展相关的诸多方面,并开始强调数据服务与

管理对于区域的贡献。郊区侧重于巩固全国性的物流地位,并提升区域的公共交通服务。

2003—2011年规划关注更加可持续化的发展,强调中心区在金融、经济、科技创新方面的全球领先地位,并强调了中心区在这些领域的引领角色。郊区发展关注区域次级中心的投资与发展。但值得一提的是,2005年规划与2011年规划在策略设计中更加注重区域的整体性思考,弱化了中心区与郊区的区别性描述。

## 2 迈向全球城市区域发展的规划策略

规划的战略定位和发展引导是促成芝加哥及其郊区建设成为全球城市区域的重要因素。针对全球城发展的核心维度(企业总部选址、金融业发展、其他生产性服务业的发展),支撑维度(科技与创意、旅游与会展)和基础维度(精英人才、信息、通信与交通枢纽),本文探讨多个规划中相应的空间应对和策略。

### 2.1 核心策略维度

#### 2.1.1 跨国公司总部和中小企业的集聚中心

芝加哥将吸引跨国公司总部作为建设全球城市的重要策略,同时也注重对中小企业的培育。1999年规划分析了当时的经济形势,提出芝加哥大都市区需要寻找新的角色。规划诠释了芝加哥需要如何超越依赖贸易、银行、旅游和会展经济的传统经济角色,成长为协调与控制全球制造业生产网络、管理生产资源分配的总部区域的角色。规划强调为跨国公司和中小企业提供更好的区域环境,关注融通资本、技术转化、技术提升、支持网络和便捷交流五个方面。其战略举措可以总结为:

- (1) 提供便捷的城市交通服务,如从总部区域到机场的交通;
- (2) 提升商业、居住环境,以留住高科技型人才;
- (3) 建设对小、微企业友好的氛围、环境与设施;
- (4) 建设区域数据服务中心,研究企业集群,为各类型企业选址提供决策<sup>[13]</sup>。

2005年,芝加哥市所拥有的福布斯2000强企业总部数量为21个,其中包括排在前100名内的好事达保险公司和波音公司。受次贷危机影响,2014年芝加哥福布斯2000强企业总部总数减少为14个,主要原因为美国公司在福布斯排名中大幅下滑;同时,2014年总部设置在芝加哥市的福布斯2000强企业在总销售额、利润和资产等方面均有不同程度的减少,但企业总市值有所增加。

2005年,总部设置在芝加哥市的福布斯2000强企业中,排名在501~1000名的企业所占比例最大,为38%;其次为排名1001~2000名、101~500名和1~100名的企业,分别占29%、24%和9%。2014年,排名在1001~2000名的企业所占比例最大,为57%;其次为排名101~500名和

501~1 000 名的企业, 分别占 29% 和 14%; 没有企业排名在前 100 名内(图 2)。

与 2005 年相比, 2014 年总部设置在芝加哥市的福布斯 2000 强企业的绝对数量变化如下: 生产性服务业企业数量减少了 3 家、生活性服务业均为 1 家、制造业企业减少了 1 家、文化创意企业减少了 2 家(2014 年已无文化创意企业总部设于芝加哥)、其他企业减少了 4 家(图 3)。

与 2005 年相比, 2014 年芝加哥企业总部中, 生产性服务业企业、生活性服务业、制造业企业所占比例有所增加, 分别增加了 2%、2% 和 5%; 其他企业的比例两年均为 14%(图 4)。

2011 年规划在次贷危机后致力于振兴区域经济; 分析指出芝加哥大都市区产业集群集聚程度领先于全美平均水平的产业包括高级材料、化学、交通与后勤服务、出版、商务与金融(图 5)。规划强调将投资导向这些行业的研发与创新部门, 以促进更加明显的集聚优势。依托这些产业内的跨国公司中小企业, 芝加哥大都市区将强化产业集群优势, 并在市场竞争环境下刺激企业创新, 实现城市经济的持续活力。

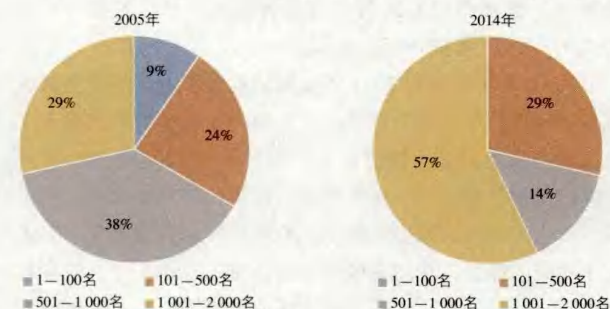
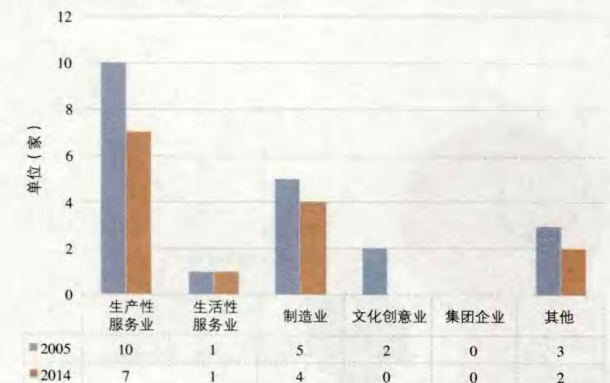


图 2 2005 年、2014 年芝加哥市不同梯度排名企业所占比例  
资料来源: 根据参考文献 [14,15] 整理



注: 集团企业是现代企业的高级组织形式, 是以一个或多个实力强大、具有投资中心功能的大型企业为核心, 以若干个在资产、资本、技术上有密切联系的企业、单位为外围层, 通过产权安排、人事控制、商务协作等纽带所形成的一个稳定的多层次经济组织。其他产业包括石化、电力电信、矿产等。

图 3 2005 年、2014 年芝加哥市不同产业部类企业数量  
资料来源: 根据参考文献 [14,15] 整理

### 2.1.2 全球或区域的金融中心

芝加哥发展为全球城市, 在金融领域成就突出, 是美国最大的期货交易市场。自 1973 年规划起, 复兴中心区成为战略规划的方向, 将芝加哥中心区建成区域和全球金融中心则成为重要的目标<sup>[16]</sup>。其金融中心的规划建设可分为两个主要的阶段: 金融办公区建设和金融办公区融合社区发展。

第一阶段的建设主要着眼于重塑中心区的核心竞争力, 发展金融行业, 创造就业机会。对中心区的土地再开发奠定了金融中心成长的空间基础。1973 年规划实现了对废弃的铁路沿线用地的再开发, 规模近 2.4 km<sup>2</sup>, 并结合南环路新城社区建设和迪尔伯恩(Dearborn)公园等进行规划<sup>[17]</sup>。截至 2003 年, 中心区共为市场创造了 994 万 m<sup>2</sup> 的办公空间<sup>[5]</sup>。同时通过对机场、铁路和道路等配套基础设施的建设和完善, 形成对金融中心建设的支持。

在第二阶段, 金融中心建设逐渐与社区发展融合, 推进复合式开发。2003 年中心区规划将金融中心建设与社区开发进行结合, 打造“混合收入社区”, 即在功能上融合居住、金融、教育、休闲, 形成多重功能的社区, 同时以 5:3:2 的比例配置市场化住宅、公共住宅和廉价住宅。藉此为金融及相关行业企业的发展创造更舒适的环境, 兼顾社区开发的需求<sup>[5]</sup>。同时通过政策利好和环境优化, 加大对企业人才的吸引, 形成维持推动金融中心建设的持续动力。芝加哥在塑造区域和全球金融中心的过程中的重要举措可以归纳为: (1) 金融中心的办公空间建设; (2) 配套基础设施的建设与支持; (3) 融合社区开发, 形成金融、居住等多元功能的复合社区; (4) 企业吸引与人才吸引。

### 2.1.3 高度发达的生产性服务业中心

芝加哥的生产性服务业形成了相互关联和支持的产业网络, 金融业以外的保险、法律、广告和设计行业等对芝加哥建设全球城市具有重要贡献。2003 年规划的分析表明, 芝加哥大都市区能够在其他地区面临困境的情况下保持良好的

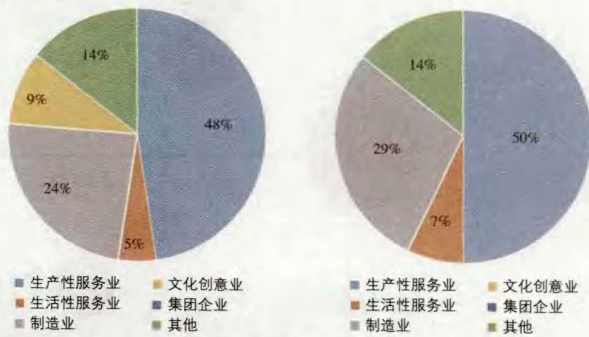


图 4 2005 年、2014 年芝加哥市不同产业部类企业所占比例  
资料来源: 根据参考文献 [14,15] 整理

发展态势，得益于其高度发达和多样性的生产性服务业。战略规划将这些生产性服务业功能落地，推进了产业的发展；例如 2003 年规划确定在交通便捷的中心区西环线外围地段推进办公空间的开发，拓展中心区的办公空间，并强调混合使用和步行环境建设等<sup>[5]</sup>。

芝加哥在发展生产性服务业方面所推出的重要举措可以归纳为：(1) 立足中央商务区，拓展至中心区西部，开发新的办公空间；(2) 融合社区开发，在中心区建设新的功能混合社区，完善公共交通服务；(3) 吸引企业与人才，融通资本渠道。

## 2.2 支撑维度

### 2.2.1 科技创新和文化创意的基地和市场

科技创新与文化创意作为支撑芝加哥其他行业发展的重要维度，在历次芝加哥战略规划中都被给予了充分的关注。1999 年规划强调科技企业发展、校企合作和区域大数据商业化运作。

为了更好地吸引跨国公司与众小、型企业推进创新创意活动，1999 年规划提出芝加哥“数据中心”的构想与建设。通过提供集中式的数据收集处理和营销服务，帮助企业进行科学选址和业务拓展<sup>[13]</sup>。2011 年规划将数据发展提升为政府层面的重要任务，进一步明确了在芝加哥市中心建设服务于大都市区范围内企业的“数据分享中心”，战略性地组织区域及周边现存和新涌现的产业集群，提供培训，展开公共投入的基础设施建设，辅助明智的投资决策，减少重复投资和恶性竞争<sup>[18]</sup>。规划提出建构区域协同创新机制，集中在产业集群的研究和推进项目，帮助产业发展和繁荣，

提高在国家和国际范围内的竞争能力。

技术革新一方面需要吸引更多的人才和企业驻留，另一方面也对政府管理的智能化和高效化提出了挑战。芝加哥战略规划不断强调：为了促进科技产业在芝加哥占有更加重要的分量，政府需要做出积极响应，包括数据共享、财政支持以及相关空间配套设施的建设。建设科技创新、文化创意基地和市场的发展策略可以总结为：(1) 完善企业数据与信息分析、服务体系建构；(2) 孕育多样化、区域型的产业发展集群；(3) 培育区域创新文化，鼓励试验，发掘创新点，破除体制障碍；(4) 推动科技与文化创意产业的成果转化。

### 2.2.2 国际性的旅游和会展目的地

打造国际性的旅游和会展目的地是芝加哥大都市区发展成为全球城市的重要途径之一。历次大都市区规划和特别针对中心区的规划均强调旅游、会展是芝加哥经济发展和文化传播的重要组成部分。2000 年初，芝加哥酒店交通出行 52% 源于会务，35% 源于商务，13% 源于旅游。预计到 2020 年，芝加哥中心区将形成包含会展人员、旅客等在内的 3 500 万人/年的市场流量<sup>[5]</sup>。

从 1958 年规划到 2011 年规划都包含了对芝加哥全球城市在国际性的旅游和会展目的地方面的设想和策略，融入文化发展与历史保护，推进相关产业。例如 2003 年中心区规划提出保护和利用百年城市肌理、建筑和构筑物遗产，促进城市文化、旅游同步发展<sup>[5]</sup>。2005 年规划提出提升中心区文化功能的能级，在原有区域性的社交中心和文化、教育与旅游中心的基础上，上升为国家级或世界级中心，以更高标准来制定相关功能的规划和设计<sup>[19]</sup>。同时，除了关注市域层

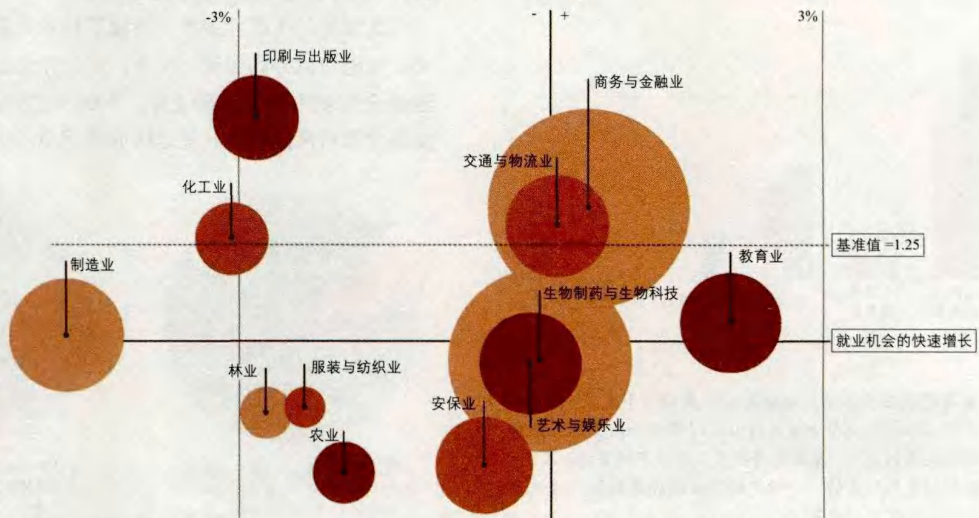


图 5 2011 年芝加哥大都市区优势产业集群  
资料来源：参考文献 [18]

面的物质空间建设外, 2005年规划和2011年规划将社区层面的文化建设作为城市文化内涵塑造的重要手段之一。规划希望实现从宏观到微观的策略推进, 社区层面的设施、文化建设将对于芝加哥全球城市的旅游与会展角色的形成起决定性作用。

在历次战略规划中, 对于国际性的旅游和会展目的地的措施包括: (1) 扩建和整合会展空间; (2) 更新原有会展中心的配套设施(餐饮、娱乐、住宿); (3) 完善从机场和交通门户区域到滨湖区及会展中心的道路和公共交通建设; (4) 密歇根湖滨湖区开发与芝加哥河沿岸开发; (5) 保护城市肌理和建筑遗产, 塑造芝加哥的城市文化; (6) 创建多元包容的社区文化。

## 2.3 基础维度

### 2.3.1 精英人才汇集地

精英人才是芝加哥大都市区迈向全球城市区域的重要基础性元素, 为经济发展、技术创新、文化创意提供了基础条件。自1999年规划以全球城市为发展目标以来, 历次战略规划均强调人才战略, 提出通过人才吸引举措和教育策略两个方面, 推动企业集聚、创新研发和产业升级, 实现经济发展的可持续。

在人才吸引方面, 2005年规划提出芝加哥大都市区需要在高技术行业更具竞争力, 而对高技术人才的吸引需要建设友好、有活力、世界级的商业、文化和教育氛围<sup>[19]</sup>。2011年规划则强调了良好的社区在吸引人才方面的独特作用<sup>[18]</sup>。

在人才教育方面, 1999年规划提出了在芝加哥中心区率先建立起终身学习机制<sup>[13]</sup>。这一机制的建设依托于伊利诺伊大学芝加哥分校这样的高等院校或研究机构<sup>[5]</sup>。2005年规划提出依托高技术人才建立职业培训项目, 以促进新进人才的快速成长<sup>[19]</sup>。2011年规划中提出对劳动力的服务、人力资源数据与信息, 以及教育与就业的衔接是提升人力资源质量的要素<sup>[18]</sup>。

人才吸引与教育都是为了建构更加先进的人力资源系统, 推进建设更具竞争力和更可持续的芝加哥全球城市区域。规划在这一方面的措施包括: (1) 增加高技术岗位培训机会; (2) 培育吸引高技术人才的文化、商业环境; (3) 完善基础教育、终身教育或培训体系; (4) 建立、完善人才评估机制; (5) 建设宜居社区, 以高品质的居住空间、步行环境和公共服务设施留住人才。

### 2.3.2 通信、信息和交通枢纽

芝加哥大都市区作为区域重要的信息、通信和交通中心, 其枢纽地位和功能为其他行业的发展提供了重要的保障。

在通信与信息枢纽方面, 1999年通信行业已经发展成为芝加哥的七大优势产业之一<sup>[13]</sup>; 通信枢纽的建设在2003年、2005年以及2011年规划中均获得了重视与支持, 涵盖基础设施建设、社区开发以及企业培育三个方面。规划重点关注了大数据在芝加哥建设全球城市中可以发挥的作用, 例如2011年规划提出了建设区域大数据中心, 收集公共数据, 形成服务于区域和企业的城市信息枢纽。通过整合伊利诺伊州、县、自治市政府及其他主体, 收集处理数据, 实施技术改善, 推进数据公开交换; 同时通过居民相关反馈数据的获取与分析, 找出有待提升城市生活质量的部分<sup>[18]</sup>。在通信与信息枢纽建设方面的主要策略为: (1) 通信设施的规划与建设; (2) 区域大数据中心的建设; (3) 通信与信息技术企业的培育; (4) 社区信息技术网络建设。

在交通枢纽方面, 自1909年芝加哥规划以来, 建设交通枢纽一直是战略规划的重要目标之一。芝加哥全球城市的交通枢纽地位依托于地面的道路、铁路交通体系, 以及芝加哥航空港两个部分。交通枢纽的建设经历了从大都市区交通基础设施建设到交通管理建设的历程。1909年规划架构了芝加哥大都市区的交通结构框架, 当时对道路体系和铁路交通体系的梳理和整合为芝加哥交通发展奠定了基础。在此后的规划中, 随着交通基础设施建设逐步完善, 交通枢纽地面部分的发展策略逐渐从大规模设施建设转向以关键性项目建设、发展大都市区域内的公共交通、智能化的交通管理和便捷现代物流服务为目标。1999年芝加哥依托铁路和陆路联运成为美国最重要的货运交通枢纽<sup>[13]</sup>。2011年规划强调通过财政手段支持战略性连接设施建设, 并明确打通行政边界, 创造更有效的货运网络<sup>[18]</sup>。同时, 在建设全球城市区域的背景下, 芝加哥非常注重航空中心的建设。1999年规划提出对奥黑尔(O'Hare)机场扩能, 并支持建设第三机场的规划。依据对未来航空需求的测算, 在展望2040年的多个远景规划中, 机场将支撑起芝加哥全球城市的航空服务。2005年规划提出将芝加哥中心区建设成为交通管理中心, 实现对区域交通的智能化管控。这也是首次在芝加哥的战略规划中提出建立智能化交通管理体系并在空间得以落实的提议<sup>[19]</sup>。综上, 交通枢纽的发展策略为: (1) 铁路与陆路的交通基础设施建设与梳理; (2) 航空基础设施的建设; (3) 智能化的交通管理; (4) 提议跨州的交通基础设施协作发展, 实现跨区域的交通资源整合。

## 3 结语

全球城市区域以全球城为核心, 涵盖了多个等级的空间单元, 共同参与全球经济分工和竞争。芝加哥及其郊区一直注重以规划为导向的区域协同发展。一脉相承的规划思路是

以市区及中心区作为全球城发展的核心空间,区域内其他自治市发挥各自的优势和特点,与芝加哥市形成大都市区范围内的整体协调配合,建构多层次城市体系,不同的规划支撑不同方面或空间单元的协同发展,共同打造可持续性强、经济社会和生态平衡发展的全球城市区域<sup>[20]</sup>。其中,芝加哥市区(主要是中心区空间范围)侧重发展城市的金融、科技、文化、历史与管理职能,而郊区则在物流、交通、生态与区域次中心方面保持优势,支撑全球城核心功能在市区及中心区的优化。通过战略规划,大都市区域层面的资源能够最大化地合理分配在中心区和郊区,也试图兼顾社区居民需求和流动的 global 城发展需求,从而实现区域整体的可持续发展<sup>[21]</sup>。

针对全球城市发展策略框架中的三个维度和七个方面,多个规划提出了相应的空间考虑和推进策略,引导城市经济发展的主要驱动力不断向高端(高附加值、价值链高端)产业转变,在注重金融、文化和旅游发展的同时,更加重视科技、创意与教育。正是因为战略侧重的不断调整,才使得中心区和大都市区能够持续不断地健康发展。

我国城市在参与国际经济分工和全球竞争中,需要充分考虑中心区和郊区腹地、核心城市和区域内周边城市之间的功能配置。特大城市在以迈向全球城市区域为目标的规划编制中,需要从全球城市发展策略的维度和方面考虑,编制相应的城镇体系规划和区域规划。UPI

## 参考文献

- [1] Scott A J. Globalization and the Rise of City-regions[J]. *European Planning Studies*, 2001, 9(7): 813-826.
- [2] Friedmann J. *The Prospect of Cities*[M]. University Of Minnesota Press, 2002.
- [3] 刘刚,王兰. 协作式规划评价指标及芝加哥大都市区框架规划评析[J]. *国际城市规划*, 2009, 6.
- [4] Population Division, United States Census Bureau. 2013 Population Estimates[DB/OL]. (2014-06)[2015-01-01]. [www.census.gov/popest](http://www.census.gov/popest).
- [5] Department of Planning, Department of Transportation, Department of Environment. *The Chicago Central Area Plan: Preparing the Central City for the 21st Century*[R]. 2003.
- [6] The Commercial Club of Chicago. *The Plan of Chicago*[R]. 1909.
- [7] Bruegmann Robert, Chappell Sally, Zukowsky John. *The Plan of Chicago 1909-1979*[M]. Art Inst. of Chicago Museum Shop, 1979.
- [8] Department of City Planning. *Development Plan for the Central Area of Chicago*[R]. 1958.
- [9] Department of City Planning. *The Comprehensive Plan of Chicago*[R]. 1966.
- [10] Chicago Central Area Committee, Chicago 21 Cooperation. *Chicago 21: A Plan for the Central Area Communities*[R]. 1973.
- [11] Chicago Central Area Committee. *Chicago Central Area Plan: A Plan for the Heart of the City*[R]. 1983.
- [12] Chicago Metropolis 2020. *The Metropolis Plan: Choices for the Chicago Region*[R]. 2003.
- [13] Chicago Metropolis. *Chicago Metropolis 2020: Preparing Metropolitan Chicago for the 21st Century*[R]. 1999.
- [14] 2005 福布斯全球企业 2000 强 [EB/OL]. 福布斯中文网. (2005-04-01)[2015-05-20]. <http://www.forbeschina.com/review/list/000532.shtml>.
- [15] 2014 福布斯全球企业 2000 强 [EB/OL]. 福布斯中文网. (2014-04-01)[2015-05-20]. <http://www.forbeschina.com/review/list/002179.shtml>.
- [16] Hunt D Bradford, DeVries Jon B. *Planning Chicago*[M]. APA Planners Press, 2013.
- [17] Wille Lois. *At Home in the Loop: How Clout and Community Built Chicago's Dearborn Park* [M]. Southern Illinois University Press, 1998.
- [18] Chicago Metropolitan Agency for Planning. *Go To 2040: Comprehensive Regional Plan*[R]. 2011.
- [19] Northeastern Illinois Planning Commission. *2040 Regional Framework Plan*[R]. 2005.
- [20] 王兰. 城市规划编制体系在城市发展中的作用机制: 芝加哥和上海的比较[J]. *城市规划学刊*, 2011, 2.
- [21] 王兰, 刘刚. 上海和芝加哥中心城区的邻里再开发模式及规划——基于两个案例的比较[J]. *城市规划学刊*, 2011, 4.

(本文编辑: 张祎娴)